

Vergaderjaar 2012–2013

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 417

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op 16 april 2013

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties de behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen over de Transportraad van 11 maart 2013 (Kamerstuk 21 501-33 nr. 407).

De vragen en opmerkingen zijn op 28 februari 2013 aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 15 april 2013 zijn deze door hen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
P. Jansen

De griffier van de commissie,
Tijdink

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda en overige stukken ten behoeve van de Transportraad van 11 maart 2013. De leden van de VVD-fractie hebben hierover een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de agendapunten van de Transportraad en hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken voor de Transportraad. Deze leden missen op enkele plaatsen informatie over het standpunt dat de minister of de staatssecretaris in de Transportraad zal in gaan nemen. Bovengenoemde leden betreuren dit.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van de Transportraad en hebben hierover nog enkele vragen.

Verordening inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

De leden van de VVD-fractie steunen het voornemen om te komen tot een EU-breed meldingssysteem voor voorvallen in de burgerluchtvaart. Het belang van luchtvaartveiligheid houdt immers niet op bij Hazeldonk. Wel vragen voornoemde leden aan de staatssecretaris welke concrete zaken met betrekking tot de verordening nog onduidelijk zijn, zoals zij in het fiche stelt. Voorts vragen de leden van de VVD-fractie de staatssecretaris waarop haar indruk gebaseerd is dat de bescherming van de melder met de voorgestelde wijzigingen beter lijkt te zijn geregeld.

De leden van de PvdA-fractie kunnen instemmen met de verordening melding voorvallen burgerluchtvaart, maar vragen de staatssecretaris of de uitvoering van het voorstel niet te eenzijdig is gericht op dataverzameling ten koste van de analyse van de verzamelde gegevens. Bovengenoemde leden zouden het voorstel op dit punt explicieter willen zien.

De leden van de CDA-fractie hebben uit het fiche met betrekking tot de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart vernomen dat het kabinet stelt dat de rechtsbescherming van melders goed lijkt te worden geregeld. De leden van de CDA-fractie verzoeken de staatssecretaris om nader aan te geven op welke wijze de rechtsbescherming concreet wordt verbeterd.

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de lage meldbereidheid van voorvallen binnen de burgerluchtvaart. Dit zou verbeterd moeten worden door middel van een betere rechtsbescherming. Kan de staatssecretaris aangeven op welke punten deze rechtsbescherming door het huidige EU-voorstel wordt verbeterd?

Verordening inzake de rechten van luchtvaartpassagiers

De leden van de VVD-fractie kunnen zich vinden in de inspanningen van de Europese Commissie om de verordening voor de rechten van luchtvaartpassagiers aan te passen om zo tot modernisering en verduidelijking van de verordening te komen. Kan de staatssecretaris toelichten of de jurisprudentie die inmiddels op een vrijwel wekelijkse basis vanuit het Europees Hof van Justitie in Luxemburg wordt gevormd over de rechten van luchtvaartpassagiers, in het bijzonder waar het vergoedingen in geval

van vertraging betreft, ook wordt meegenomen in de modernisering of dat er juist verwacht wordt dat de bestaande vergoedingsaanspraken ingeperkt gaan worden? Graag vernemen de leden van de VVD-fractie ook wat de inzet van de staatssecretaris hieromtrent is.

De leden van de CDA-fractie verzoeken de staatssecretaris haar inzet bij de herziening van de verordening aan te geven. Daarbij wensen ze te vernemen of de staatssecretaris aansluit bij de uitspraken van het Europese Hof van Justitie of dat zij juist pleit voor meer beperkingen aan compensatie in de verordening.

De leden van de SP-fractie zouden het onacceptabel vinden als de herziening van de passagiersrechten in de luchtvaart zou leiden tot een uitholling van de huidige passagiersrechten zoals ze zijn vastgelegd door het Sturgeon arrest en het Wallentin-Hermann arrest. Deze leden vragen de staatssecretaris naar haar inzet op dit punt. Daarnaast hechten de leden van de SP-fractie er in het bijzonder aan dat het voor reizigers eenvoudig wordt om hun recht op compensatie te behalen. Wat wordt de inzet van de staatssecretaris in dit kader?

Werk- en rusttijden in de luchtvaart

De leden van de VVD-fractie constateren dat het door de Kamer gevraagde gesprek van de staatssecretaris met de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) over de voorstellen om te komen tot een geharmoniseerde regeling voor werk- en rusttijden in de luchtvaart, nog niet tot de gewenste witte rook heeft geleid. Beide partijen hebben voornamelijk hun reeds bekende standpunten herhaald. Kan de staatssecretaris aangeven of zij iets ziet in de oplossingsrichtingen die zijn aangedragen door de Scandinavische landen over een combinatie van stand-by en werktijd? Ook zouden de leden van de VVD-fractie graag vernemen of de uitkomsten van het regelgevend comité van 19 februari, waar een eerste terugkoppeling zou worden gegeven van een mogelijke oplossingsrichting, inmiddels bekend zijn en zo ja, wat het standpunt van de staatssecretaris over deze oplossingsrichting is.

De leden van de CDA-fractie merken op dat er nog altijd discussie is over de Europese regels ten aanzien van werk- en rusttijden in de luchtvaart. In de brief van 25 februari 2013 geeft de staatssecretaris aan dat er gesproken is met de VNV. De brief geeft volgens bovengenoemde leden echter geen duidelijkheid over het Nederlandse standpunt. De leden van de CDA-fractie vragen dan ook wat het standpunt van de staatssecretaris is, ook in het licht van de alternatieve voorstellen van andere lidstaten, zoals die van de Scandinavische landen en het Verenigd Koninkrijk. Bovengenoemde leden vinden het teleurstellend dat in de brief geen waardering staat over de bepalingen stand-by- en reservediensten. Mogen deze leden er vanuit gaan dat de staatssecretaris het belang van goede rusttijden onderstreept vanwege het belang van de luchtvaartveiligheid? In de laatste alinea van haar brief geeft de staatssecretaris de procedure weer, maar ook hierin lezen de leden van de CDA-fractie geen Nederlandse standpuntbepaling. Juist in deze fase van onderhandelingen en besprekingen is het belangrijk dat Nederland een standpunt inneemt zodat in Europese gremia bekend is dat Nederland hecht aan een goede regeling, waarmee verkeersvliegers goed uitgerust zijn. Kan de staatssecretaris de Kamer berichten wanneer er over de regelgeving gestemd wordt in het comité?

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris om nader in te gaan op de stelling dat werknemers zelf verantwoordelijk zijn om uitgerust een dienstperiode aan te vangen. Hoe ziet de staatssecretaris dit

in het licht van het beleid van de werkgevers, de dienstroosters en de rusttijden? Ook is het volgens deze leden van belang om daarbij te kijken naar het aantal uren dat een verkeersvlieger moet reizen voordat hij aan een dienst begint. Ziet de staatssecretaris verbeteringen op dit vlak als een uitkomst van de discussie? Kan de staatssecretaris daarnaast nader ingaan op de verbeteringen die door de VNV worden voorgesteld? Tot slot is het volgens bovengenoemde leden van belang om ook het gemiddeld aantal vliegreuren in samenhang te zien met de Europese norm. Kan de staatssecretaris aangeven of het aantal vliegreuren dat verschillende werkgevers hanteren redelijk is, zodat verkeersvliegers voldoende uitgerust kunnen zijn?

De leden van de SP-fractie zijn voorstander van uniforme regelgeving ten aanzien van de werk- en rusttijden in de luchtvaart, die bijdraagt aan een veiligere Europese luchtvaart. De leden van de SP-fractie zetten echter de nodige vraagtekens bij de voorliggende voorstellen van het Europees agentschap voor de luchtvaartveiligheid EASA en vragen zich af of deze wel extra veiligheid bieden. Kan de staatssecretaris explicieter ingaan op de bezwaren van bijvoorbeeld de VNV waarom zij deze terzijde legt? Verder geeft de staatssecretaris aan dat het wetenschappelijk lastig is om een relatie te leggen tussen vermoeidheid en (on)veiligheid. Kan de staatssecretaris aangeven uit welke onderzoeken blijkt dat deze relatie lastig te leggen is en is de staatssecretaris bereid deze onderzoeken aan de Kamer te sturen? De leden van de SP-fractie zetten hier namelijk vraagtekens bij, vooral omdat het ministerie van Infrastructuur en Milieu zelf campagnes voert om vermoeidheid binnen het wegverkeer tegen te gaan, zoals «word geen slaaprijder». De leden van de SP-fractie vragen de staatssecretaris om uit te leggen waarom vermoeidheid wel een probleem is bij het wegverkeer, maar niet bij de luchtvaart.

Emissiehandelssysteem (ETS) in de luchtvaart

De leden van de VVD-fractie spreken hun steun uit voor de praktische wijze waarop de Europese Commissie omgaat met het emissiehandelssysteem voor de luchtvaart, waardoor tijdelijk niet handhavend wordt opgetreden bij overtredingen van ETS-verplichtingen naar derde landen. Wel blijven de leden van de VVD-fractie aandringen op een mondiale aanpak van CO₂ emissies, zodat het speelveld gelijk blijft.

De leden van de PvdA-fractie vragen om informatie over de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding van de Assemblee van de internationale luchtvaartorganisatie ICAO in september 2013. Is er al zicht op het alsnog invoeren van ETS in de luchtvaart na een jaar opschorting komend najaar? Deze leden hopen dat er nu eindelijk een mondiaal systeem zal komen voor klimaatbeleid in de luchtvaart en hopen dat de staatssecretaris hier wederom in EU-verband op aandringt. Verder uitstel is niet wenselijk.

Strategie voor alternatieve brandstoffen

De leden van de VVD-fractie kunnen zich vinden in de koers die de Europese Commissie heeft ingezet met betrekking tot het gebruik van alternatieve brandstoffen. Hierbij wordt bewust geen keuze gemaakt voor een bepaalde richting, zodat de markt in staat wordt gesteld haar werk te doen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van de Europese strategie voor alternatieve brandstoffen. Zij steunen de inzet van de Europese Commissie in grote lijnen. Daarbij is het van belang om vooral in te zetten op harmonisatie van technische specificaties. Wel

zetten de leden van de PvdA-fractie vraagtekens bij het dwingend opleggen van minimum aantallen te realiseren installaties voor consumenten. Daarvan willen bovengenoemde leden eerst nut en noodzaak en kosten in kaart gebracht zien.

De leden van de CDA-fractie hebben een aantal opmerkingen en vragen over de Europese strategie voor alternatieve brandstoffen. Naast inzetten op alternatieve brandstoffen is het mogelijk maken van een infrastructuur volgens deze leden ook van groot belang. Het moet niet zo zijn dat vervoerders door het ontbreken van een netwerk midden in Europa stil komen te staan door een gebrek aan brandstof. Deze leden beklemtonen echter dat dit een verantwoordelijkheid is van nationale overheden. Ook hier geldt dat niet alles op Europees niveau geregeld hoeft te worden. Juist een gemeenschappelijke inspanning vanuit meerdere niveaus is nodig om het doel te bereiken. Juist door de dynamiek van de interne markt en de competitie uit verschillende regio's, kunnen grote stappen worden gemaakt, zonder dit alles van bovenaf op te leggen. Graag vernemen deze leden het standpunt van de minister: hoe kijkt zij aan tegen het dwingend voorschrijven aan lidstaten van minimum aantallen laadpunten? De leden van de CDA-fractie vernemen graag van de minister of het voorstel past binnen het subsidiariteitsbeginsel van de EU.

De leden van de CDA-fractie willen ook benadrukken dat er een kostenaspect is aan de transitie. Hoe noodzakelijk schone energie ook is, de strategie moet in samenhang worden gezien met de kosten die het bedrijfsleven moet kunnen dragen, ook gelet op de verslechterde concurrentiepositie van Europa. Deze leden willen dan ook weten wat de inschatting is van de minister over het tempo dat ingezet wordt. Deze leden wensen bovendien niet bij voorbaat brandstofsoorten uit te sluiten.

APK-voorstellen

De leden van de VVD-fractie hebben met betrekking tot de stand van zaken van de APK-voorstellen eerder aangegeven verheugd te zijn dat de voorstellen zoals die in eerste instantie werden gepresenteerd van tafel zijn; de nieuwe voorstellen van de Europese Commissie doen veel meer recht aan de Nederlandse inzet. Toch willen de leden van deze fractie graag weten of ook op het gebied van de wegkantcontroles van vrachtwagens de Nederlandse inzet wordt gerealiseerd, in het bijzonder omdat de Kamer zich over dit voorstel eerder kritisch heeft uitgelaten.

De leden van de CDA-fractie vragen de minister om een toelichting op de actuele stand van zaken in de behandeling van de APK-voorstellen en de belangrijkste discussiepunten tussen Raad en Europees Parlement. Daarbij horen deze leden graag hoe groot de minister de kans acht dat de Nederlandse inzet definitief gerealiseerd wordt en wat zij eraan doet om dit dichterbij te brengen.

Verordening ter vaststelling van de Connecting Europe Facility

De leden van de VVD-fractie zouden naar aanleiding van het verslag van de Transportraad van 20 december 2012 en de resultaten van de meest recente Europese top over het nieuwe Meerjarig Financieel Kader graag de actuele stand van zaken vernemen met betrekking tot het infrastructuurfonds *Connecting Europe Facility*, zowel wat betreft de inhoudelijke voorstellen als de financiële kaders.

Digitale tachograaf

De leden van de CDA-fractie willen nadrukkelijk stilstaan bij de besluitvorming op Europees niveau met betrekking tot de digitale tachograaf. Deze leden hechten eraan dat de Nederlandse regering ook op dit dossier inzet op administratieve lastendrukvermindering. Deze leden merken op dat ook op dit dossier het Europees Parlement door middel van amendementen verzwarende elementen aan de Europese wetgeving wil toevoegen. Deze leden willen van de minister nadrukkelijk weten wat haar inzet is tijdens de Europese Transportraad.

De leden van de CDA-fractie pleiten voor een ruime mate van vrijstelling voor kleine vrachtauto's. Deze leden zijn geschrokken van de kosten en administratieve lasten voor kleinere ondernemers die zelf met een kleine vrachtauto de bestellingen verzorgen. Deze leden willen benadrukken dat de regelgeving er niet toe moet leiden dat het praktisch onmogelijk wordt voor kleine ondernemers om zelfstandige bezorgdiensten te verzorgen. Niet alleen hogere kosten, ook verzwaarde administratieve lasten of andere drempels (zoals lange procedures of wachttijden voor het installeren van tachografen) die grote transportbedrijven door hun omvang bevoordelen, kunnen eraan bijdragen dat Europese regels averechts werken. Graag horen deze leden ook in dit verband wat de inzet is van de minister. Hoe kijkt zij aan tegen een vrijstelling, zoals die ook in Noord-Duitsland voor kleine bedrijven geldt? Kan zij daarbij ook de wens van het Europees Parlement met betrekking tot de uitzonderingen meenemen? Biedt dit mogelijk een uitkomst?

Verder wensen de leden van de CDA-fractie het standpunt van de minister te vernemen over het verplichten van de digitale tachograaf per 2020 (amendement 38 van het Europees Parlement). Kan de minister deze leden geruststellen dat zij ook in de Raad de hogere ondergrens van 3,5 ton gaat handhaven en niet meegaat met de wens van het Europees Parlement? In het Europees Parlement wordt ook gesproken over het registreren van meer gegevens. Wat is de inzet van de minister op dit punt, ook in het licht van het streven om tot administratieve lastendrukvermindering te komen? Hoe beziet de minister de verhoging van de sancties, die het Europees Parlement heeft voorgesteld? Is dit werkelijk noodzakelijk? Tot slot vernemen deze leden graag het standpunt van de minister met betrekking tot de afschaffing van het patronaal attest.

Scheepvaart

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat de EU de afspraken over het verminderen van het zwavelgehalte van zeevaartbrandstoffen onverminderd per 1 januari 2015 in dient te voeren. Kan de minister aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot het in EU-verband zoeken van een praktische oplossing voor de problemen die bij invoering per 1 januari 2015 zouden kunnen ontstaan?

De leden van de CDA-fractie benadrukken dat ook in de scheepvaart de beschikbaarheid van alternatieve brandstofsoorten verzekerd moet zijn. Deze leden vernemen graag de visie van de minister hierop. Deze leden wijzen ook op de discussie over het lage zwavelgehalte tijdens de vorige Transportraad en vragen de minister aan welke praktische oplossingen wordt gedacht om ervoor te zorgen dat de normen haalbaar zijn. Aangezien ook in deze discussie het gevaar van modal backshift speelt, willen deze leden graag weten op welke wijze op Europees niveau nagedacht wordt over realistische normen en een tijdsplan, zodat enerzijds bedrijven worden uitgedaagd en anderzijds de concurrentiepositie van de EU niet verder onder druk komt te staan.

De leden van de SP-fractie vragen de minister of de EU-richtlijn uitrusting zeeschepen problemen kan opleveren voor klassieke zeeschepen, zoals niet mechanisch voortbewogen zeilschepen.

Belgisch Wegenvignet

De leden van de PvdA-fractie hebben vernomen dat de Belgische gewesten met ingang van 2016 een generiek wegvignet (voor alle wegen en alle gebruikers) in willen voeren, dat ook voor buitenlandse automobilisten verplicht zal zijn. De grensprovincies Noord-Brabant, Limburg en Zeeland verzetten zich als belanghebbenden tegen deze maatregel. Deze leden vragen de minister of zij op de hoogte is van het Belgische voornemen en wat haar standpunt hierover is.

II Reactie van de minister en staatssecretaris

Zoals de leden van de VVD fractie opmerken heeft het overleg tussen de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) en mij niet tot een wijziging van mijn standpunt geleid.

Het volgende is daarbij van belang. In het gesprek met de VNV is met name over het meetellen van stand-by tijd gesproken. In een door EASA georganiseerde workshop over haar advies werk- en rusttijden op 13 februari 2013, is dat onderwerp nader aan de orde geweest. Daarbij zijn door lidstaten en stakeholders suggesties aangedragen om de tekst in het advies van de EASA op dit punt aan te passen.

In het regelgevend comité (EASA-comité) van 19 februari 2013 in Brussel hebben de Europese Commissie en EASA in aansluiting op die workshop verschillende opties gepresenteerd. Een van de opties is dat de stand-by tijd eerder, namelijk na zes in plaats van acht uur, wordt meegerekend in de maximale lengte van de vliegtijd. Deze inkorting van de maximale diensttijd komt, zoals eerder aangegeven, tegemoet aan de zorgen van personeel over de risico's van vermoeidheid.

De aanpassing leidt tot wisselende standpunten bij de lidstaten, met meer tevredenheid bij de Scandinavische landen en minder tevredenheid bij Duitsland, Spanje en Frankrijk. De effecten van deze en overige opties wil ik nog nader bezien. Factoren die daarbij spelen zijn onder meer het al dan niet gebruik kunnen maken tijdens stand-by van een volledige nachtrust en de operationele en financiële gevolgen voor het inroosteren en plannen van personeel.

De leden van de CDA fractie vragen naar het Nederlandse standpunt over het advies van EASA en willen weten wanneer er in het EASA-comité over de regeling gestemd kan worden.

Ik stel vast dat het totaalpakket zoals door de EASA geformuleerd een stelsel bevat van limieten en voorschriften over werk- en rusttijden die meer zekerheid en bescherming biedt aan zowel werkgever als werknemer en ten goede komt aan de luchtvaartveiligheid. Ik ben dan ook van mening dat het voorstel van EASA een verbetering is ten opzichte van de bestaande situatie. Het EASA voorstel is daarmee voor mij acceptabel. De Europese Commissie is bezig met het uitwerken van een definitief voorstel rekening houdend met verschillende vragen en suggesties tot aanpassing. De Commissie zal die onderbouwen en voorleggen aan het regelgevend comité in Brussel. Bij het vaststellen van het finaal standpunt over dat nieuwe voorstel zal veiligheid een voorwaarde vormen en daarnaast zal goed worden gekeken naar de mogelijke effecten voor zowel werknemers en werkgevers.

De Europese Commissie heeft laten weten dat een formeel voorstel waarschijnlijk pas in het EASA comité van juli 2013 kan worden voorgelegd. Wanneer het Comité dan in het najaar met de beraadslaging

klaar is, zal het ook voor finale toetsing naar het Europees Parlement en de Raad worden voorgelegd.

Op de vraag van de CDA fractie om nader in te gaan op de stelling dat werknemers zelf verantwoordelijk zijn om uitgerust een dienstperiode aan te vangen en in verband hiermee de relatie met het beleid van werkgevers met betrekking tot dienstroosters en rusttijden, kan ik het volgende antwoorden.

Natuurlijk dient er een regeling te zijn die goede randvoorwaarden biedt waarmee de werknemer zijn eigen verantwoordelijkheid kan nemen. De verantwoordelijkheden van werkgever en werknemer worden zowel in het nieuwe advies van EASA als in de vigerende regelgeving duidelijk gedefinieerd. De werkgever is verplicht werk- en rustschema's op te stellen en aan te houden binnen de normen, waardoor bemanningen in staat zijn voldoende en adequate rust te nemen. Daarnaast is het de verantwoordelijkheid, c.q. wettelijke plicht, van het bemanningslid om uitgerust («fit to fly») een dienstperiode aan te vangen. Daarbij dient de werknemer niet alleen rekening te houden met de reisafstand naar de thuisbasis maar ook met alle overige activiteiten tijdens de vrije tijd die bijdragen aan vermoeidheid. De regeling voorziet in een aanpassing van de werktijd wanneer de dienst niet op de thuisbasis begint of eindigt en de werknemer additionele tijd nodig heeft voor deze verplaatsing. De toezichthoudende autoriteit heeft voldoende wettelijke middelen ter beschikking om op de naleving van een en ander toe te zien. Overigens kunnen individuele bemanningsleden altijd voorvallen of misstanden zelf melden bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Aldus bieden de wettelijke bepalingen voldoende waarborgen om uitgerust aan de dienst te beginnen en deze uit te kunnen voeren. Verdere detaillering, bijvoorbeeld via collectieve arbeidsovereenkomsten, is een zaak van de sociale partners.

Ik wil nog opmerken dat Nederland actief inzet op de introductie en toepassing van Fatigue Risk Management Systems (FRMS). Hiermee kunnen vermoeidheidsrisico's beter worden ingeschat, hetgeen onder meer van nut is bij het elimineren van extreem vermoeiende roosterindelingen. Met dit instrument worden partijen tevens geprikkeld om bepaalde afwegingen niet standaard op het niveau van de overheid af te handelen maar zelf de kansen voor maatwerk te benutten.

Op de vraag van de CDA en SP fractie naar mijn beoordeling van het bezwaar van de VNV tegen de door EASA geadviseerde maximale vliegtijd van 11 uur bij nachtvluchten kan ik u het volgende mededelen. Ik deel dat bezwaar niet en ga niet mee om de grens van 11 uur met één uur te verminderen. In het EASA-advies is rekening gehouden met operationele ervaringen; daarom is ook afgeweken van het advies van enkele wetenschappers om 10 uur als grens aan te houden. Omdat ik zeer aan het meenemen van die ervaringen hecht, sta ik achter dit advies van EASA.

De SP fractie heeft gevraagd of de huidige voorstellen wel de nodige verbeteringen en veiligheidswaarborgen bieden. Ik ben van mening dat dit het geval is. Het EASA-advies voor nieuwe regelgeving bevat meer veiligheidswaarborgen in vergelijking met de huidige EU en Nederlandse regels. Het voorstel vult bovendien bestaande leemtes in, terwijl bestaande limieten aangescherpt worden. Er worden eenduidige limieten gesteld aan maximale vliegdiensttijden en minimale rusttijden, rekening houdend met verschillende omstandigheden waaronder onregelmatige schema's en nachtdiensten. In speciale gevallen, zoals bij tijdzonedoorkruisingen en bij cumulatieve vermoeidheid wordt nu additionele rust vereist. Ook wordt de economy stoel niet meer geaccepteerd als rustgele-

genheid, kunnen roosters met bepaalde opeenvolgende vluchtschema's niet meer gehanteerd worden, dient extra rust te worden ingeroosterd na bepaalde nachtdiensten en geldt het «nachtrecht» bij vroege diensten. Dit zijn zaken met een aantoonbaar veiligheidsverhogend effect, die verder gaan dan de huidige Nederlandse regels en die overigens ook nadelige financiële gevolgen hebben voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen.

Op de vraag van de SP fractie om aan te geven waarom het lastig is de relatie te leggen tussen vermoeidheid en (on)veiligheid wil ik het volgende opmerken.

Vermoeidheid is een belangrijk en veelbesproken onderwerp en heeft juist in de nieuwe regelgeving extra aandacht gekregen.

De relatie tussen vermoeidheid en werktijd en effect op de veiligheid is onderwerp van verschillende wetenschappelijke studies geweest. De onderzoeken gelden voor specifieke operationele omstandigheden. De resultaten kunnen niet één op één worden overgenomen voor meer algemene toepassingen. Desondanks is het wel als relevant aspect uitgebreid meegenomen bij de totstandkoming van de regelgeving. Een en ander is bevestigd in het Comment Response Document waarin de resultaten van de drie door EASA aanbestede wetenschappelijke onderzoeken zijn opgenomen.

Gelet op het voorgaande, ben ik dan ook van mening dat het EASA-advies voor werk- en rusttijden een totaalpakket vormt met maatregelen om de veiligheid als gevolg van vermoeidheid bij het vliegend personeel adequaat aan te pakken en daarbij op een verantwoorde wijze rekening houdt met de laatste wetenschappelijke inzichten en met operationele ervaringen uit de praktijk.